



MEMOIRE DU CONSEIL REGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTREAL DANS LE CADRE  
DE LA CONSULTATION SUR

# PLAN DE CIRCULATION LOCALE DE L'ARRONDISSEMENT D'AHUNTSIC- CARTIERVILLE

Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Juin 2008

Recherche et rédaction : Daniel Bouchard  
Révision : André Porlier

Conseil régional de l'environnement de Montréal  
454, avenue Laurier Est  
Montréal (QC)  
H2J 1E7  
Tél. : (514) 842-2890  
Courriel : [info@cremtl.qc.ca](mailto:info@cremtl.qc.ca)

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), organisme à but non lucratif, se préoccupe des enjeux environnementaux de l'île de Montréal depuis 1996. Fort de ses 150 membres corporatifs et de son expérience en concertation, le CRE-Montréal possède l'expertise du travail en collaboration avec plusieurs partenaires sur de nombreux dossiers environnementaux, touchant les secteurs du transport, de l'aménagement, des matières résiduelles, des espaces verts, de l'eau et de l'air. Par ailleurs, le CRE-Montréal est actuellement impliqué très activement dans la démarche enclenchée par la Ville de Montréal visant la mise en oeuvre d'un Plan stratégique de développement durable pour la métropole.

## Introduction

Avant de détailler nos commentaires sur le *Plan de circulation locale de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville* (Plan), le CRE-Montréal souhaite exprimer son appui à la démarche d'adoption d'un plan local de déplacement visant à concilier les besoins de mobilité et la qualité de vie de ses citoyens.

Il ne faut pas oublier que le défi est de taille puisque la tendance depuis le début de la période d'après-guerre est à l'augmentation du nombre de véhicule, à l'augmentation du nombre de déplacements et à la diminution de l'utilisation des transports collectifs. Dans ce contexte, personne ne sera surpris qu'entre 1999 et 2003, plus de 50 000 véhicules se soient ajoutés au parc automobile de Montréal et que le taux de motorisation des ménages sur l'île de Montréal ait continué d'augmenter pour passer de 92 à 96 véhicules par 100 ménages. Même portrait au chapitre de la circulation automobile alors que les ponts et les autoroutes ont connu une croissance de 15 % et 5 % respectivement pendant la même période.

Ceci étant dit, nous croyons possible et nécessaires la mise en place de mesure pour favoriser un partage de la voie publique.

Nos commentaires seront articulés autour du contenu d'un plan local de déplacement. Un plan est un outil visant à transformer une situation existante vers une situation souhaitable en identifiant des objectifs, en présentant des actions, en évaluant les besoins financiers et les sources de financement possibles et en mettant en place un mécanisme de suivi et de correction.

Pour le CRE-Montréal, le succès du Plan repose sur la capacité de l'arrondissement à réaliser les actions suivantes :

- Quantifier la situation existante
- Adopter des objectifs quantifiés et mesurables avec des échéanciers
- Prioriser les actions
- Évaluer les besoins financiers
- Mettre en place un mécanisme de suivi et de correction

Note : Le Plan est l'un des premiers à être réalisé, il n'y a donc pour le moment pas beaucoup de plans comparables, à l'exception de celui de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal (Le Plateau) et dans une moindre mesure du Plan de transport de la ville de Montréal. Il y aura donc plusieurs références à ces deux plans.

## 1) Quantifier la situation existante

Le Plan a présenté un « diagnostic » et une « évaluation des conditions actuelles » afin de bien définir la situation existante.

Pour ce faire l'arrondissement a effectué une étude de perception des besoins :

- Relevé des plaintes venant de résidents de l'arrondissement
- Groupes de discussions avec les résidents de chacun des districts
- Rencontre avec les partenaires
- Études de circulation réalisées pour les secteurs particuliers fournies par l'arrondissement et discussion avec les représentants du bureau d'arrondissement.

Une étude de perception est un reflet de la réalité et doit être confirmée par des données quantifiées. Malheureusement, aucune donnée quantifiée n'est disponible pour corroborer les conclusions de l'étude de perception. Il y a donc un risque important que les perceptions ne soient pas fondées.

Notons que la ville de Montréal a développé, en janvier 2008, des *Exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements*. Le document s'adresse plus particulièrement aux projets générateurs de nouveaux déplacements, par exemple, les nouveaux projets immobiliers. Cependant l'information exigée est très similaire aux besoins des citoyens pour comprendre les enjeux du transport à l'échelle locale. L'arrondissement devrait donc offrir la même qualité d'information à leurs citoyens que la Ville de Montréal exige des promoteurs immobiliers.

Voici une liste de quelques uns des éléments exigés :

### Stationnement

- Capacité des stationnements sur rue
- Capacité des stationnements hors rue
- Tarifification

### Transport actif

- Aménagement pour les déplacements piétons
- Débits de piétons
- Aménagement pour les déplacements cyclistes
- Débits de cyclistes

### Transport collectif

- Circuits d'autobus
- Poste de taxis

### Camionnage

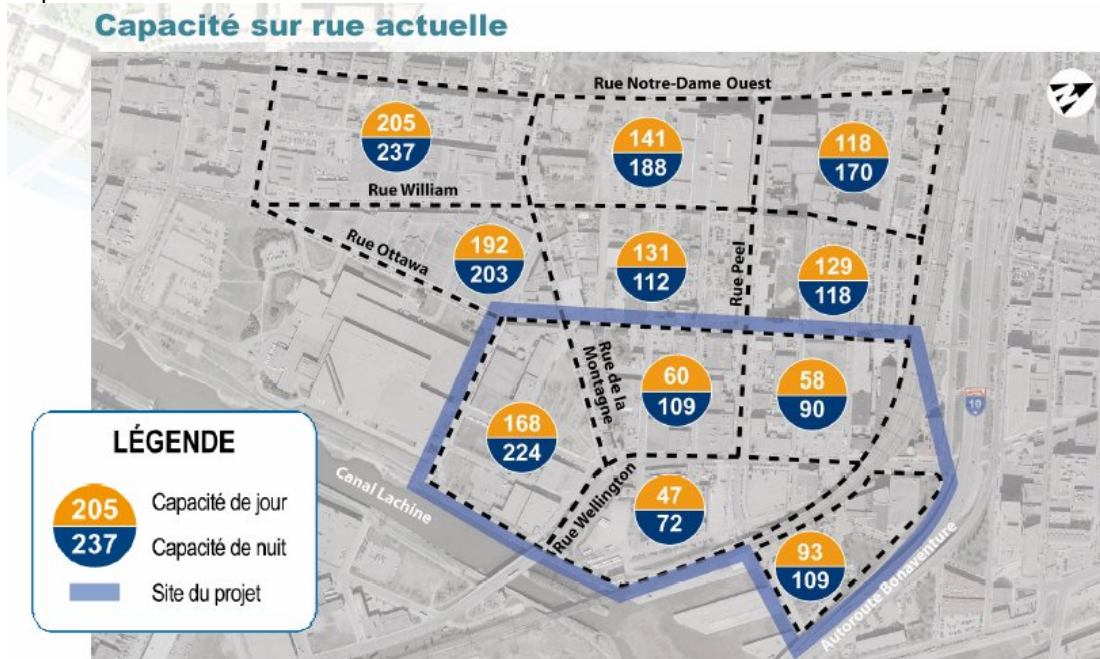
- Réseau de camionnage

### Circulation

- Débit de circulation

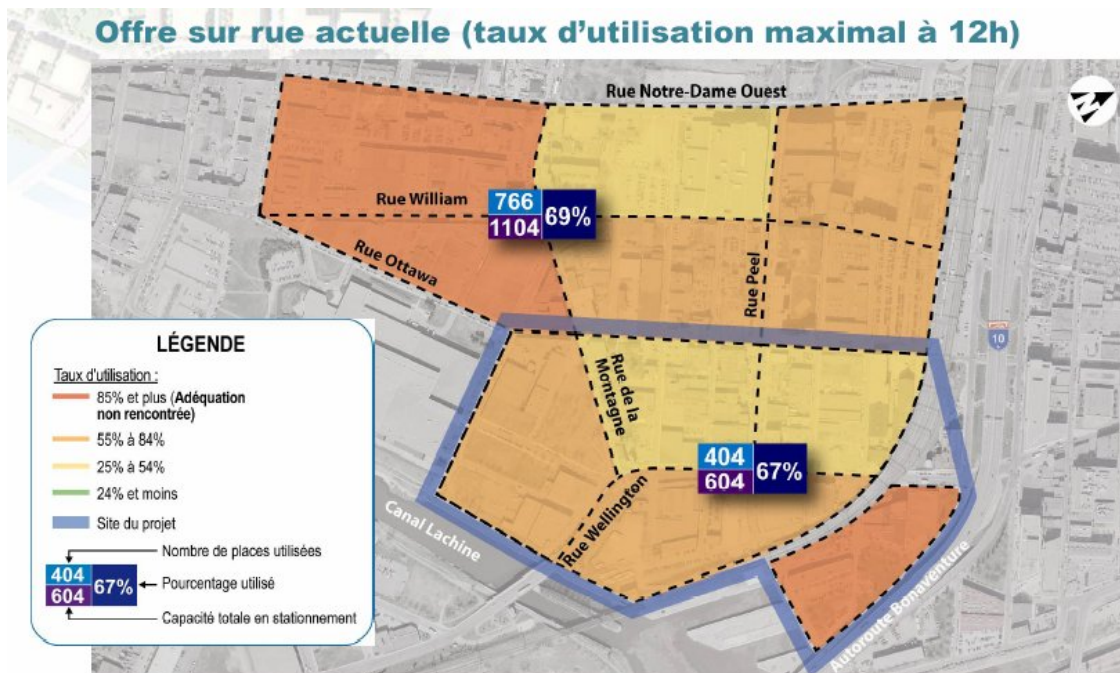
Voici quelques exemples :

Capacité sur rue actuelle de stationnement :



Source : Plan de gestion des déplacements Village Griffintown

Offre sur rue actuelle (taux d'utilisation maximal à 12 h) :



Source : Plan de gestion des déplacements Village Griffintown

Le CRE-Montréal recommande que l'arrondissement d'AchunsiC-Cartierville confirme l'étude de perception des besoins par des données quantifiées.

## 2) Adopter des objectifs quantifiés et mesurables avec des échéanciers

Les objectifs du Plan sont de « résoudre les problèmes de sécurité routière et de circulation de transit dans les rues locales ». Ces objectifs nous semblent pertinents bien qu'on ne retrouve à aucun endroit dans tout le document un objectif quantifié et mesurable avec un échéancier.

Le Plateau dans le document de consultation du 1<sup>er</sup> Plan de déplacement urbain (Document de consultation) a présenté des objectifs chiffrés et quantifiables avec des échéanciers précis :

- Faciliter l'installation d'un minimum de 50 postes de location de vélos en libre-service dans l'arrondissement d'ici 2010
- Doubler le nombre de support à vélos permanents, de type diapason, sur trottoir d'ici 2011
- Réduire la vitesse autorisée à 30 km/h dans toutes les rues locales du Plateau d'ici 2013
- Doubler le nombre de ménages qui adhèrent aux entreprises d'autopartage d'ici 2013
- Améliorer le bilan de l'arrondissement en diminuant du tiers le nombre de blessés d'ici 2013
- Diminuer la part modale de l'automobile dans les déplacements des résidents du Plateau de 20 % d'ici 2018.
- Diminuer la circulation de transit automobile de 20 % d'ici 2013

<b>DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS (GÉNÉRAUX) Objectif 2008-2018</b>			
<b>DÉPLACEMENTS COLLECTIFS</b>	<b>2008</b>	<b>2018</b>	<b>Variation</b>
Autobus	13,7 %	15,0 %	9,5 %
Métro	12,3 %	12,8 %	4,1 %
Taxi	1,6 %	1,8 %	12,5 %
<b>Sous-total transports collectifs</b>	<b>27,6 %</b>	<b>29,6 %</b>	<b>7,2 %</b>
<b>TRANSPORTS ACTIFS</b>			
Marche	30,5 %	32,5 %	6,6 %
Vélo	6,2 %	9,3 %	50,0 %
<b>Sous-total transports actifs</b>	<b>36,7 %</b>	<b>41,8 %</b>	<b>13,9 %</b>
<b>AUTOMOBILE</b>			
Covoiturage, autopartage, location	n.s.p.	2,5 %	
Autres	1,4 %		
<b>Sous-total automobile (et autres)</b>	<b>35,7 %</b>	<b>28,6 %</b>	<b>-20 %</b>
<b>Total</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	

Le CRE-Montréal recommande que l'arrondissement d'AchunsiC-Cartierville adopte des objectifs quantifiés et mesurables avec des échéanciers précis.

### 3) Prioriser les mesures proposées

Le Plan a proposé plusieurs mesures pour répondre aux préoccupations des résidents, des partenaires, des fonctionnaires.

Les actions proposées n'ont pas toutes la même valeur ni la même portée, dans un contexte de ressources limitées, l'arrondissement devrait prioriser les actions proposées en fonction du coût d'opportunité et de leur utilité pour atteindre les objectifs fixés.

Le Plan de transport de Montréal a priorisé quelques uns de ces 21 chantiers :

« Les recommandations des élus ont aussi permis de déterminer les grandes priorités que Montréal s'engage à mettre en œuvre : tramway au centre-ville, le prolongement du métro d'abord vers l'Est puis vers l'Ouest, la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport et l'amélioration du service de train de banlieue de l'Ouest de l'Île, le train de l'Est, l'implantation rapide d'un vaste réseau de voies réservées pour les autobus et pour le covoiturage, le déploiement du réseau cyclable, et finalement la mise en œuvre de la Charte du piéton et de mesures pour accroître la sécurité des déplacements ».

Le CRE-Montréal recommande que l'arrondissement d'Achats-Cartierville priorise les mesures proposées.

### 4) Évaluer les coûts des mesures, les possibilités de partenariat et les moyens pour les financer

En parcourant le Plan, un constat s'impose, il n'y a aucune évaluation des coûts des mesures, des possibilités de partenariat ou des moyens pour les financer. À notre avis, il est essentiel d'identifier les ressources financières disponibles pour la mise en œuvre du Plan.

La Ville de Montréal a identifié le coût de chacun des 21 chantiers de son Plan de transport, et a évalué les possibilités de partenariat et les sources de financements possibles :

Tableau 12  
COÛTS D'IMMOBILISATION DES 21 CHANTIERS

CHANTIERS	COÛTS DES IMMOBILISATIONS			PARTAGE DES COÛTS	
	0-5 ANS	5-10 ANS	TOTAL 0-10 ANS	AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	PARTENAIRES
<b>Chantier 1</b> - Implanter un réseau de tramway au Centre de l'agglomération	260 000	725 000	985 000	344 750	640 250
<b>Chantier 2</b> - Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau	550 000	0	550 000	0	550 000
<b>Chantier 3</b> - Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal	0	1 140 000	1 140 000	285 000	855 000
<b>Chantier 4</b> - Prolonger le métro vers l'est	170 000	0	170 000	0	170 000
<b>Chantier 5</b> - Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans	220 000	160 000	380 000	140 000	240 000
<b>Chantier 6</b> - Collaborer au développement d'un réseau de voies réservées et de mesures préférentielles pour favoriser le covoiturage	-	-	-	-	-

Source : Plan de transport 2007 Document de consultation

Les modalités actuelles en matière de financement des transports s'établissent généralement de la façon suivante:

- le financement des immobilisations et de l'exploitation du réseau routier supérieur (autoroutes et ponts) est assuré entièrement par le gouvernement du Québec (ministère des Transports du Québec) et par le gouvernement fédéral (Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain) à même les fonds gouvernementaux consolidés;
- le financement des immobilisations et de l'exploitation du réseau routier local (artères, collectrices, rues locales, voies cyclables, trottoirs et sentiers) est assumé entièrement par Montréal à même le fonds consolidé financé par la taxe foncière. Toutefois, des programmes de subventions mixtes, qui impliquent les gouvernements fédéral et provincial, aident à financer les infrastructures dans des proportions variables;
- le financement des immobilisations du transport en commun est assuré en grande partie par le programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes du gouvernement du Québec, selon les taux généraux suivants :
  - 50% pour l'achat d'autobus urbains;
  - 75% pour la construction de bâtiments et pour l'aménagement de stationnements incitatifs et de voies réservées;
  - 75% pour le remplacement ou la réfection des réseaux guidés (métro, train, tramway);
  - 100% pour la construction de réseaux guidés (métro, train, tramway);
  - le solde est absorbé par l'autorité organisatrice.
- le financement de l'exploitation du transport en commun local est assuré par les recettes-voyageurs et par les subventions municipales, auxquelles s'ajoutent des recettes métropolitaines (qui proviennent des usagers qui utilisent au moins deux réseaux), les aides métropolitaines aux autobus et à l'intégration tarifaire et, enfin, des montants d'aide pour les tarifs réduits (laissez-passer, étudiants);
- le financement de l'exploitation du transport en commun régional est assuré par l'AMT qui finance les services de train de banlieue et d'autobus métropolitains à l'aide d'un fonds alimenté par des sources régionales (taxe sur l'essence et immatriculation), par des contributions des municipalités et par les recettes-voyageurs. Dans le cadre d'une entente conclue en 2007, les municipalités de la CMM ont accepté de financer le déficit « métropolisable » du métro de sorte que l'agglomération de Montréal n'est plus la seule à financer l'exploitation du métro.

- plus récemment, une entente Canada-Québec, signée en 2005, prévoit le transfert d'une partie de la taxe d'accise fédérale sur l'essence pour des travaux d'infrastructures municipales incluant l'eau potable, les eaux usées, la voirie locale et le transport collectif. L'entente prévoit un versement de 1,3 G\$ par le gouvernement fédéral pour l'ensemble du Québec pour la période 2005-2009, soit cinq ans. Le transfert de ces revenus est maintenant permanent depuis l'adoption du budget fédéral 2008 et se situera à hauteur de 2 G\$ par année à partir de 2009-2010. Les revenus de taxe d'accise sur l'essence sont versés à la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL);
- le gouvernement du Québec verse également des sommes à la SOFIL. Les municipalités doivent de plus contribuer à hauteur de 15,5% au coût total des projets retenus. Un montant de 504 M\$ (411 M\$ de provenance fédérale et 93 M\$ de provenance provinciale et municipale), soit 23% des fonds de la SOFIL, est consacré au transport en commun et est réparti entre les différentes sociétés de transport en commun selon le critère de l'achalandage. Le montant affecté à la STM est de 365,7 M\$ pour la période de cinq ans.
- Le gouvernement du Québec a aussi ajouté en 2006 un volet important à sa politique de transport en commun dans le cadre du Fonds vert. La nouvelle Politique québécoise du transport collectif comprend un programme de subvention pour le développement des services de transport collectif, à raison de 50% des dépenses encourues. Le programme prévoit pour les cinq prochaines années un budget annuel de 120 M\$ pour l'ensemble du Québec pour le transport en commun et de 10 M\$ pour les transports actifs et la gestion de la demande.

Source : Plan de transport 2007 Document de consultation

Le Plateau propose quant à lui que « toute les recettes recueillies par les tarifications » des actions 26 et 27 « seront affectées à la réalisation des actions du PDU ».

Action 26 : Moduler la tarification du stationnement automobile

Action 27 : Étendre le stationnement tarifé sur rue

Le CRE-Montréal recommande que l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville évalue les coûts des mesures, les possibilités de partenariat et les moyens pour les financer.

##### 5) Se doter d'un mécanisme de suivi et de correction

Suite à l'adoption du Plan, l'arrondissement devrait se doter d'un mécanisme de suivi et de correction. Il devrait produire annuellement un rapport sur l'état d'avancement des différentes actions et sur les progrès ou les reculs par rapport aux objectifs fixés.

Le Plan de transport de Montréal propose un suivi annuel et quinquennal :

## Suivi annuel

Sur une base annuelle, le suivi du Plan de transport permettra de faire un bilan des interventions réalisées par une mesure des indicateurs de moyens, par exemple le nombre d'heures de service d'autobus ou encore le nombre d'intersections sécurisées pour les piétons. Ce suivi annuel sera un moyen de mesurer les investissements et la nature de ceux-ci consacrés dans le domaine des transports sur le territoire de Montréal et dans la région. Cet exercice permettra à la ville, aux arrondissements, aux villes reconstituées et aux principaux partenaires d'adapter au besoin la programmation de réalisation et les enveloppes budgétaires, notamment les programmes triennaux d'immobilisations. Par ce processus, Montréal se donne essentiellement une obligation de moyens.

## Suivi quinquennal

Le suivi des résultats sera, quant à lui, quinquennal et synchronisé sur l'enquête origine-destination de la région métropolitaine. Cette enquête, qui est réalisée aux cinq ans, s'intéresse aux habitudes de transport. La prochaine enquête aura lieu en 2008 et les résultats seront probablement disponibles en 2009. La Ville souhaite toutefois que cette enquête soit réalisée aux trois ans afin d'assurer un suivi plus fréquent des résultats du Plan.

Le CRE-Montréal recommande que l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville se dote d'un mécanisme de suivi et de correction
--

## Conclusion

Le Plan pourrait devenir un outil très intéressant afin de réduire la circulation de transit et améliorer la sécurité et la qualité de vie. Beaucoup de travail a déjà été effectué pour l'élaboration de ce premier plan. Cependant plusieurs éléments doivent être précisés au niveau de l'analyse de la situation actuelle, d'objectifs quantifiables et mesurables avec des échéanciers précis, d'une priorisation des mesures proposées, d'une évaluation des coûts des mesures, des possibilités de partenariat et des moyens de financement et d'un mécanisme de suivi et de correction. L'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville devraient revoir l'échéancier d'adoption du Plan et ajouter de nouvelles étapes de consultation avec la population.

Le CRE-Montréal appui les recommandations de la Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation (C.R.A.C.).